

За БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 62 (899)

3 июля 1939 года, понедельник

Цена 6 коп.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

С наступлением лета, как и в прошлые годы, сильно возрос поток пассажиров. На таких станциях нашего отделения как Тайга, Томск II, Анжерская и другие пассажиров так много, что они не могут разместиться в помещениях вокзалов. Значительная масса их направляется, используя свой отпуск, в дома отдыха, на курорты, к морю и т. д. На нас, железнодорожников, сейчас возлагается почетная задача — успешно справиться с перевозкой пассажиров, дать возможность трудящимся использовать великие права советских граждан на отдых.

В своем приказе № 81/Ц от 23 апреля 1939 года — «Об организации пассажирских перевозок», любимый нарком путей сообщения товарищ Л. М. Каганович дал конкретные указания, мобилизующие всех железнодорожников на организацию культурного, образцового обслуживания пассажиров.

К сожалению этот приказ, как говорят факты, реализуется на нашем отделении не удовлетворительно. Особенно плохо обстоит дело в этом отношении на станции Тайга. Несмотря на то, что коллектив вокзала этой станции (нач. вокзала т. Фролов) краснознаменный (до увеличения потока пассажиров коллектив вокзала работал не плохо) в настоящее время он не справляется с работой.

Советский пассажир совершенно законно требует, чтобы на вокзале была чистота, культура, были бы все удобства обеспечивающие его запросы.

Основной показатель культурности пассажирских перевозок — дать пассажирам возможность во время уехать и в срок прибыть к месту назначения. Выполняется ли он у нас? Далеко нет. На тайгинском вокзале совсем не единичны случаи, когда отдельные пассажиры, даже транзитные, просиживают в ожидании отправки по 5—6 дней.

Очереди у кассы не ликвидированы, справочное бюро работает плохо, обслуживание транзитных пассажиров по методу т. Аладина проводится не регулярно — вот краткая характеристика работы большинства вокзалов.

Было бы конечно неверно сказать, что на нашем отделении совсем нет передовых коллективов по внедрению культуры в организацию пассажирских перевозок, где заботливо и внимательно обслуживают пассажиров. Взять к примеру коллектив работников вокзала станции Томск I. На этом вокзале пассажиры получают все удобства, им предоставляют возможность во время уехать, а в ожидании поезда здесь можно отдохнуть в чистом и уютном помещении.

У нас есть на отделении не мало работников, которые чутко и заботливо относятся к пассажирам, однако в целом на отделении дело с обслуживанием пассажи-

ров желает быть много лучшим. Ведь дело доходит до того, что на отдельных станциях, вокзалах не принимается мер к устранению самых возмутительных беспорядков.

В самом деле, разве можно назвать человеческим такое отношение к пассажиру, когда на разезде Хопкино у бачка с питьевой водой долгое время совсем не было кружки. Желающие утолить жажду пили воду из крана. На станции Судженка (нач. Семенов) до сих пор кружку для питья воды заменяет... консервная банка. Ведь надо же дойти до такого убожества! Заслуживает внимания и тот факт, что ремонт пассажирского здания на этой станции окончен еще в мае, но под предлогом того, что плохо сохнет краска пассажиры до сих пор ютятся на улице. Во временно отведенном для пассажиров помещении поставлено всего 4 дивана.

До сих пор не ликвидированы нетерпимые факты отхода пассажирских поездов со свободными местами, хотя на вокзалах остается много пассажиров.

Отдельные главные кондуктора и контролеры допускают прямо глумление над пассажирами. Вот возмутительный пример. По прибытию 1-го июля поезда № 55 на станцию Судженка никто из работников станции не следил за посадкой. В результате многие пассажиры, имея на руках билеты, бежали от одного вагона к другому, но нигде их проводники не пускали.

После долгих мытарств пассажиру Сорокину, едущему с женой и ребенком, уже в момент отправления один из проводников разрешил сделать посадку. Он забросил в тамбур вещи, заскочил сам с ребенком в вагон, но его жена не успела сесть. Ему пришлось с риском для жизни на ходу поезда с ребенком соскочить обратно.

Главный кондуктор этого поезда Немировский и билетный контролер Беленков все время наблюдали за посадкой этой семьи, но никаких мер не принимали. Им стало смешно над тем, как растерявшаяся женщина, напрягая все силы, тщетно пыталась заскочить в вагон. На справедливое замечание пассажиров о нетактичности их поступка, контролер Беленков ответил грубостью.

Таких примеров бездушного, чиновничьего подхода к пассажирам можно привести сколько угодно. И имеют они место потому, что ни политотдел отделения ни узловой партийный комитет по существу в повестку дня своей работы вопроса о реализации приказа № 81/Ц до сих пор не включили.

Задача командиров и всех работников связных с обслуживанием пассажиров — энергично взяться за устранение этих недостатков, организовать культурное обслуживание пассажиров.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

По данным штаба советско-монгольских войск 27 июня отмечено новое нападение японо-манчжурской авиации на территорию МНР в районе Тайцак Булак, отстоящем от границы на 120 километров. Количество японо-манчжурской авиации составляло около 80 истребителей и 30 бомбовозов. В результате кратковременного столкновения сбито 7 японских самолетов (из них два бомбардировщика). Из состава советско-монгольской авиации не вернулось на свои базы шесть самолетов, которые разыскиваются. От бомбардировки пострадали два домика в Байн-Туман, при этом было ранено пять человек.

Японская провокация продолжается

28 июня с. г. японо-манчжурская авиация в составе 15 бомбардировщиков под прикрытием истребителей снова нарушила границу МНР в районе озера Буир-Нур. Встреченные зенитным огнем артиллерии и монголо-советскими истребителями, японо-манчжурские бомбардировщики, сбросив без всякой цели несколько бомб и не приняв боя, ушли на территорию Манчжурии. Огнем зенитной артиллерии сбито два японо-манчжурских самолета, упавших на территории МНР.

(ТАСС).

Отделенческая Доска Почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов Народного Комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса и железнодорожниками Омской дороги, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций занесены на отделенческую Доску Почета.

По станции Тайга

5. С. П. Калугин — старший технический конторщик, член ВЛКСМ. Работает без допущения брака. В течение четырех месяцев он держит переходящий мандат управления дороги. Активный общественник.

6. С. К. Шевцов — составитель-стахановец. Всегда перевыполняет заданные нормы. Работает без брака. Поезда формирует за 25—30 минут вместо 45 минут по норме. Неоднократно премирован.

По станции Судженка

7. П. Д. Хаустов — командир комсомольско-молодежной смены. Добился слаженной работы своей смены с угольщиками. Работая секретарем первичной комсомольской организации станции, добился того, что все комсомольцы ст. Судженка стали стахановцами.

Организуем достойную встречу празднику — 30 июля

Все поезда отправили строго по графику

В развернувшимся социалистическом соревновании на достойную встречу праздника железнодорожников — 30 июля, диспетчеры смены дежурного по отделению т. Федченко тт. Алешин и Калашников добились хороших результатов работы.

30 июня смена на 100% отправила поезда строго по графику. Из Болотной выведено 19 поездов, из них три тяжеловеса. Погру-

зка угля в этот день по отделению составила 389 вагонов при задании 356.

Диспетчер восточного круга т. Алешин во время подсыла под погрузку угля и других грузов. Станция Судженка в дежурство этой смены выполнила план погрузки угля на 120 процентов.

А. Шокуров.

Бригады тт. Филимоненко и Храмцова добились высоких показателей в работе

Коллектив жилищно-ремонтной конторы станции Тайга большевистскими делами отвечает на обращение дорожного хозяйственного актива.

Бригада плотников, возглавляемая бригадиром т. Филимоненко, готовясь к встрече 4 годовщины дня железнодорожника добилась высокой производительности труда. Производственное задание в среднем она выполняет на 168-170 процентов.

Особенно хорошо работает бригада маляров, руководимая бригадиром т. Храмцовым. В июне эта бригада производ-

ственное задание выполнила на 184 процента. 28 июня бригада т. Храмцова, работая на покраске полов, добилась еще лучших показателей. Она в среднем задание выполнила на 398 процентов.

Штукатур т. Усков ежедневно перевыполняет задание по штукатурным работам. Он в среднем добился выполнения производственного задания на 220-225 процентов.

Н. Попов,

зам. начальника НКЧ—2.

Бдительный стрелочник

Вступая на дежурство 1 июля с. г. младший стрелочник 1 поста блок-поста Пихтач т. А. Чирков обнаружил изломанный рельс, кусок которого в 10 см совершенно вывалился. Не медля ни одной минуты т. Чирков сообщил об этом дежурному по станции.

В это время поезд № 987 уже подхо-

дил к семафору. Благодаря быстро принятым мерам, семафор был закрыт и маршрут передан на другой путь. Могущая быть авария была предотвращена.

В. В. Лебедев,

дежурный по станции

Пихтач.

Июль - окт

Проверяем выполнение приказа № 81-Ц НАВЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК НА ТАЙГИНСКОМ ВОКЗАЛЕ

Внимательно относиться к пассажирам

Тайгинский вокзал долгое время держит дорожное переходящее знамя. Передовики производства, стахановцы, лучшие люди вокзала по-большевистски борются за честь этого знамени.

Дежурный по вокзалу т. Смолин один из аккуратных дежурных, он повседневно проявляет заботу о пассажирах. За весь 1939 г. на него нет ни одной жалобы. Пассажиры о нем отзываются как о лучшем дежурном по вокзалу. Образцы в работе показывает сестра комнаты матери и ребенка т. Соколова. За последние 4 месяца она имеет от пассажиров-матерей 12 благодарностей. Хорошо также работают старший билетный кассир т. Леонтьева, младший кассир т. Трифонова, багажный кассир т. Ковалева и другие. У тайгинцев многому можно поучиться. Однако, за последнее время, в связи с увеличением потока пассажиров, тайгинский вокзал не удовлетворяет тех требований, которые к нему предъявлены. Факты вскрытые нашей бригадой говорят за то, что руководство вокзала (начальник т. Фролов) снизило темпы борьбы за выполнение приказа № 81/Ц наркома товарища Л. М. Кагановича.

Книга жалоб за последнее время пестрит возмущениями пассажиров по поводу безобразного обслуживания со стороны отдельных работников вокзала. Начальник же вокзала т. Фролов, вместо детального

разбора и делового подхода к каждой жалобе пассажира, по существу занялся бюрократической отпиской. Буквально в каждой жалобе он «выявил» и записал в книгу не правильные действия только пассажиров, работники же вокзала, судя по его отпискам, ни в чем не виновны.

Хуже того когда т. Фролов совершенно не желает отвечать на жалобы пассажиров. Так, например, жалоба от 21 июня начальником вокзала до сих пор не рассмотрена.

Несмотря на то, что у касс большие очереди пассажиров, метод знатного кассира Аладина на тайгинском вокзале не нашел широкого применения. За последнее время кассиры-аладинцы по главному направлению прекратили выезжать на линию.

Для кассиров-аладинцев не созданы необходимых условия работы. Специальных переносных касс нет, форменным обмундированием они не обеспечены.

Хорошо поставленная работа кассиров-аладинцев дала бы возможность лучше, культурнее обслужить пассажиров, но ни партийная организация (парторг Владимирова), ни профсоюзная (пред. МК т. Бодынин) не интересуются работой кассиров-аладинцев, по существу они в такое горячее время, когда начались летние перевозки пассажиров, самоустранились от руководства вокзалом.

У БИЛЕТНЫХ КАСС ОЧЕРЕДИ

До прибытия пассажирского поезда № 55 1-го июля оставалось не более часа. Громадные очереди у билетной кассы № 1 зашевелились. Началась толкучка, живая очередь нарушилась. Впереди стоявшие женщины с грудными детьми были отеснены от кассы, вперед пробивались наиболее сильные. В открытые окна вокзала был слышен шум и крик пассажиров стоявших у кассы. Некоторые из них были

притиснуты потоком людей к стене с такой силой, что им грозила опасность получить увечье.

Надо отметить, что такие давки у касс на вокзале станции Тайга постоянное явление. Дежуривший в этот день по вокзалу т. Полуденцев и дежурный милиционер т. Шахов вышли в зал для установления порядка только в тот момент, когда открыли кассу.

Нет порядка

Пассажирский поезд № 55 прибыл на станцию. Еще до объявления посадки поток пассажиров направился к выходу. Многие из них с грудными детьми и имели при себе громоздкие вещи.

Не успели еще прибывшие пассажиры выйти из вагонов, как с поездом начали производить маневры. Не дожидаясь звонка, извещающего о начале посадки, пассажиры начали садиться в вагоны. Вполне понятно, что качество уборки вагонов при таком беспорядке не могло быть хорошим.

Все эти факты происходили на глазах у дежурного по вокзалу Полудинцева и дежурных милиционеров, но последние ни каких мер не приняли.

Дорожить каждой минутой времени пассажира

Светлым и уютным буфетом-рестораном располагает тайгинский вокзал. Ежедневно им обслуживаются буквально тысячи пассажиров.

Коллектив работников буфета-ресторана, так же как и вокзала, краснознаменный и тем не менее в работе его есть много недостатков, которые требуются немедленно устранить.

Несмотря на то, что штат официантов буфета большой, обслуживание пассажиров производится крайне медленно.

Сидя за столом желающие покушать десятки раз повторяют одни и те же слова: „примите заказ“. Наконец заказ принят, но и в этом случае пассажир получает долгожданное блюдо не ранее чем через 15-20 минут.

1 июля пассажир т. Панератов заказав официантке т. Осипенко обед, получил его лишь только через час. В результате он не успел приобрести билет и отстал от поезда.

Бригада рейда: Т. Демидов, В. Гавриленко, В. Воотрухин.

Письма в редакцию

Кому доверена водокачка?

Машинист водокачки станции Сураново Татарников Т. систематически занимается пьянкой. За работой водокачки не смотрит, в зиме ее не готовит.

Нарушая трудовую дисциплину сам, он привлекает к участию в попойках целый ряд других работников водокачки и станции: Васильева П., Киселева Г., бригадира Ванкера и других. Эти пьяницы не дают покоя жителям станции Сураново.

Начальнику паровозного отделения нужно обратить внимание на машиниста Татарникова Т. и принять к нему соответствующие меры.

С. Выр...

Простаивают вагоны

На станции Тайга ряд хозяйственников не борются с простоями вагонов.

Еще 23 июня паровозным депо были загружены платформы № 1069953 и 1295334 для отправки на Красноярскую дорогу. Документы же на эти платформы инженером депо Исаевым и мастером по ремонту Залевским были предъявлены в контору станции только 29 июня. Вагоны непроизводительно простояли семь суток. Такие случаи не единичны.

Голяков, начальник технической конторы станции Тайга.

Преступная халатности

Главный кондуктор Тайгинского резерва Касанов грубо нарушает Правила технической эксплуатации. 23 июня, сопровождая поезд № 703, вместо зоркой охраны его, он вместе со старшим кондуктором Шевченко и поездным мастером улегся на тормозах спать. Поезд со спящей бригадой проследовал от станции Беркульская до станции Яя.

Такой преступный факт нарушения трудовой дисциплины, допущенный разгильдяем главным кондуктором Касановым и другими работниками бригады не должен пройти безнаказанно.

В. Лихачев, пом. участкового ревизора по безопасности движения поездов.

ВОЙНА И ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧЕГО КЛАССА В ЯПОНИИ

Приближается вторая годовщина гравительской войны в Китае, ведущейся японским агрессором. Усилиями героического китайского народа, объединившегося в единый антияпонский национальный фронт, разбиты все планы японской военщины, рассчитывавшей на быструю и легкую победу. Затяжная война требует от японского империализма больших жертв людьми и материалами, подрывает финансы и экономику.

Все тяжести войны господствующие классы возлагают на плечи трудящихся Японии, в первую очередь, на рабочий класс.

Число рабочих, занятых в промышленности и на транспорте к концу декабря прошлого года возросло, по сравнению с декабрем 1937 года, на 343.000 человек.

Рост числа занятых рабочих происходил исключительно за счет отраслей промышленности, работающих на войну.

Уже в начале текущего года число рабочих в прядильной промышленности, по сравнению с 1926 годом, сократилось на 29 процентов. Следует учесть еще, что в 1936 году в текстильной промышленности было занято 39,7 процента всего рабочего класса Японии. Отсюда огромный рост безработицы в Японии во время войны, которой не может быть перекрыт увеличением рабочих в военной промышленности. Число безработных сейчас превышает 1.800.000 человек. Несмотря на

недостаток рабочей силы, соответствующей квалификации, на военных предприятиях заработная плата основной массы занятых рабочих осталась на довоенном уровне или даже снизилась. Газета „Асака Асахи“ пишет, что индекс реальной заработной платы японского рабочего (за тот взят 1914 год) к началу 1939 года составил 144,5 в то время, как индекс прожиточного минимума возрос до 211. Сейчас японская военщина начала новый поход за еще большее снижение зарплат рабочих. С 1 апреля введена в жизнь статья 6 закона о «всеобщей мобилизации страны». С 1 июня зарплата квалифицированных рабочих снижается на 10 процентов. Устанавливается 12-часовой рабочий день на всех предприятиях.

Однако в этой статье закона имеется оговорка, что «в случае наличия особых причин возможно некоторое увеличение рабочего времени». Газета „Асахи“ пишет, что в машино-строительной промышленности 28,6 процента, рабочих имеет рабочий день свыше 12 часов. Одна треть рабочих в среднем один раз в месяц работает подряд 24 часа, одна шестая — свыше 24 часов.

Несколько месяцев назад введена статья 21 закона «О всеобщей мобилизации страны» о принудительной национальной регистрации лиц всех профессий от 16 до 50 лет. На основе этой регистрации проводится в жизнь четвертая статья того

же закона, предусматривающая ограничение свободы применения профессии, свободу местожительства и так далее. Иначе говоря, в Японии введена кабальная трудовая повинность, лишающая рабочих права распоряжаться своим трудом.

Наряду с полным экономическим закабалением рабочего класса, японские господствующие классы окончательно лишают его политических прав.

Разгром в декабре 1937 года единственной легальной левой, рабочей политической организации — партии «Нихон Мусанто» положено начало разгону вообще всяких организаций рабочего класса. Сейчас правительство подготавливает проведение в жизнь статьи 7 закона «О всеобщей мобилизации страны», предусматривающей роспуск всех профсоюзов, насильственный полицейский арбитраж во всех трудовых конфликтах. В качестве подготовительной меры делаются попытки провести фашистскую унификацию профсоюзов. С этой целью министерство внутренних дел насаждает в предприятиях полицейские профсоюзы «Сангю хококукай» («Общество промышленного служения отечеству»). Губернаторам префектур дано распоряжение распускать ныне существующие профсоюзы. За первые полтора года войны ликвидировано свыше 120 союзов. Однако ни прямым полицейским террором, ни насаждением зубатовских профсоюзов нельзя задумать растущего антивоенного, антифашистского движения в стране. В январе и феврале текущего года в Японии произошло 136 забастовок. Характерно, что 75 процентов всех забастовок про-

ведено вопреки реакционному руководству профсоюзов.

Переход на фашистские рельсы руководителей „социал-демократической“ партии „Сякай тайсёто“ на ноябрьской конференции прошлого года не встретил поддержки низовых организаций партий и примыкающих к ней профсоюзов. Попытка лидеров „Сякай тайсёто“ уже в этом году завершить фашизацию партии путем объединения с фашистской партией „Тохокай“ в последнюю минуту сорвалась в результате резкого недовольства рядовых членов партии. Все это отражает растущее недовольство рабочего класса существующим режимом, который завел страну в тупик, низвел трудящихся на положение рабов.

Сами представители господствующих классов не могут скрыть растущего недовольства трудящихся. Выступая на майской конференции руководящих чиновников суда и прокуратуры, генеральный прокурор Кимура заявил: „хотя на первый взгляд может показаться, что коммунистическое движение в Японии практически уничтожено, но факты, однако, говорят, за то, что коммунизм настолько глубоко укоренился, что его не так то легко выкорчевать“.

Это признание Кимура свидетельствует о том, что несмотря на полицейский террор, беспощадную эксплуатацию рабочего класса в Японии растет и ширится анти-военное движение.

В. КЭРЛИ.

ВАШИНГТОН, июнь.

Врид. ответ. редактора
А. ПАНФИЛОВ